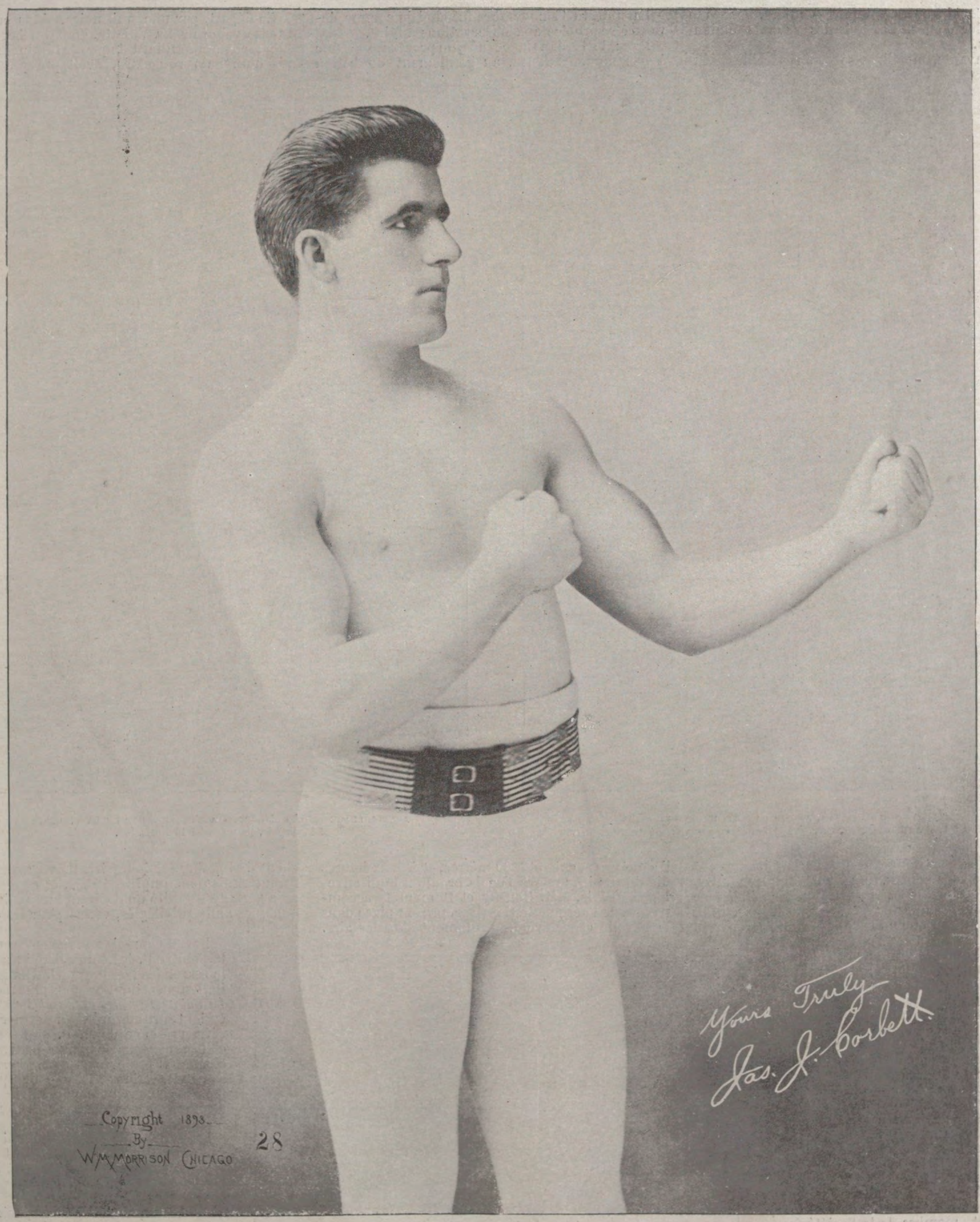
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

15 Décembre 1898. — N° 18



CORBETT,

Le célèbre boxeur américain qui vient de se rencontrer avec Sharkey dans un match dont l'enjeu était de 125 000 francs.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A BORD DE L'"ALLIANCE": A LA POURSUITE DES LÉONIDES

Les *Léonides* ont, ces temps derniers, beaucoup fait parler d'elles. Les avis des savants étaient partagés.

Des savants, me direz-vous, en pareille occurrence ! Ne vous trompez pas, les Léonides ne sont pas ce que vous pensez. Ce sont de simples étoiles. Célestes ou terrestres, il paraît que les *étoiles* ne sont contentes que lorsqu'on parle d'elles. Bref, les savants s'en étaient occupés et ne parvenaient pas à se mettre d'accord. Les uns prétendaient que ces astres ne seraient plus visibles, que Saturne, grand dévorateur, les avait entraînés dans son orbe. Les autres, au contraire, affirmaient que les Léonides seraient plus nombreuses et plus brillantes que jamais.

Afin de pouvoir observer ces astres, MM. Janssen, membre de l'Institut, directeur de l'Observatoire de Meudon; L. Triboulet, architecte et W. de Fonvielle, vice-présidents de la Société française de navigation aérienne, décidèrent d'organiser une ascension, et confièrent le soin d'aller les étudier de plus près à MM. Hansky, un jeune savant de grand avenir, délégué scientifique de l'Observatoire d'Odessa à l'Observatoire de Meudon, et Henry Dumoutet, membre de la Société française de Navigation aérienne, peintre aérochromographe, dont les ascensions et les œuvres sont universellement connues.

La nuit du 14 novembre fut choisie comme devant être propice aux observations à faire.

Donc, le 14, dans la journée, on procéda, à l'Usine à gaz de La Villette, au gonflement du ballon l'« *Alliance* », cubant 1200 mètres, et à deux heures dix du matin, malgré l'épais brouillard qui enveloppait Paris, MM. Hansky et Dumoutet, accompagnés de l'aéronaute Cabalzar, prirent place dans la nacelle et s'élevèrent lentement dans les airs.

(Cliché Beau.)

VICTOR CABALZAR, ALEXIS HANSKY, HENRI DUMOUTET
ET LA NACELLE DU BALLON L'« *Alliance* » PENDANT LE GONFLEMENT.

(Cliché Beau.)

APPAREILLAGE DE L'« *Alliance* » A L'USINE A GAZ DE LA VILLETTE
4 h. du soir, le Dimanche 13 Novembre.

Ce départ, par une nuit noire, dans cette immense usine de La Villette, dont les becs de gaz piquaient le brouillard de points lumineux entourés d'un halo rougeâtre, avait presque quelque chose de lugubre. Mais les hardis voyageurs n'en furent nullement impressionnés, et c'est avec la plus parfaite sérénité qu'ils firent leurs adieux aux quelques amis privilégiés, venus pour les accompagner.

Tour Eiffel — Sacré-Cœur

VUE DE PARIS AU-DESSUS DU BROUILLARD.
2 h. 05 du matin, 200 mètres d'altitude. (Croquis de route du Livre de bord de M. Dumoutet.)

Parmi ceux-ci, nous avons remarqué le peintre P. de Léonardi, qui a retrouvé le secret des fresques de la Renaissance italienne, et dont les deux plus récentes : *La Sainte Famille*, et *Saint Bonaventure* étaient fort admirées au dernier Salon.

La présence de M. P. de Léonardi à cette ascension s'explique par tout l'intérêt qu'il porte aux voyages aériens, et sa collaboration à l'étude des panoramas aériens, étude poursuivie depuis de nombreuses années par M. Henry Dumoutet.

La couche de brouillard qui pesait sur nous n'avait heureusement qu'environ 150 mètres d'épaisseur, et à peine eurent-ils atteint cette hauteur, que nos savants purent, dans un ciel parfaitement limpide et azuré, jouir d'un panorama nocturne réellement merveilleux.

Au-dessous d'eux, une mer d'étoiles, étoiles qui n'étaient autres que les becs de gaz des rues de Paris, perçant la

ÉTUDES DES ÉTOILES FILANTES DE 2 H. 1/2 A 4 H. DU MATIN.

ÉTUDES DU CIEL : LA MER DE NUAGES VUE AVANT LE LEVER DU SOLEIL.
5 h. 55 du matin. — 300 mètres d'altitude.

brume. Au-dessus la voûte céleste d'un gris bleuté, sorte de camaïeu d'une pureté absolue, où brillaient d'un vif éclat, au Nord, la Grande Ourse, la Petite Ourse avec la Polaire; Jupiter, Arcturus et Régulus

C'est donc avec une aisance parfaite que Messieurs Hansky et Dumoutet purent se livrer à leurs observations. Le premier releva quatorze Léonides dans la constellation du Lion et le second en put compter jusqu'à dix dans le groupe d'Orion.

Le ballon n'était qu'à 150 mètres d'altitude et marchait à très grande allure.

Les voyageurs percevaient très distinctement les bruits de la capitale: le son des cornes des tramways, des sifflets des locomotives manœuvrant dans les gares au-dessus desquelles ils passaient, et qui se signalaient par la grande tache lumineuse de leurs hall vitrés, arrivaient jusqu'à eux.

Tout à coup ils voient, à 25 mètres à peine au-dessous de la nacelle, une imposante masse noire sur laquelle ils passent rapidement. C'est le Sacré-Cœur de Montmartre.

Un instant après ils aperçoivent, à leur gauche, émergeant de 150 mètres de la couche de brume, et se dressant comme un gigantesque poteau, la Tour Eiffel.

Le ballon poursuit sa course, les bruits deviennent plus confus, Paris s'éloigne. Le calme le plus complet règne peu à peu dans l'atmosphère, c'est la campagne.

Le vent qui, au départ, portait le ballon vers l'Est, a brusquement changé et l'entraine maintenant avec rapidité vers le Sud-Ouest.

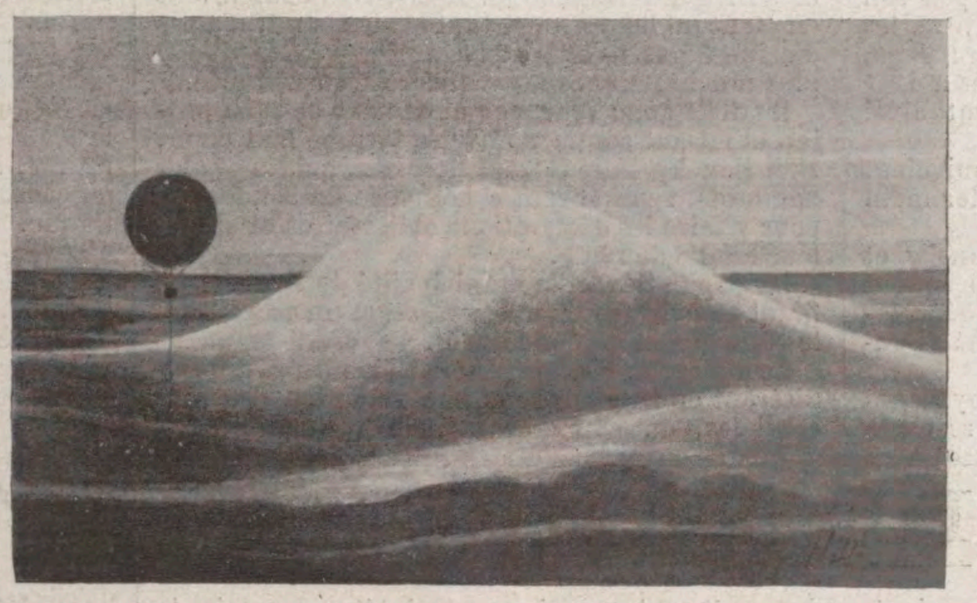
Le ballon plane, les aéronautes ne voulant pas gagner une altitude plus élevée. M. Dumoutet en profite pour prendre de nombreux croquis.

De larges stratus sillonnent l'horizon, c'est l'aube qui commence, précédant de près le lever de l'aurore qui s'annonce déjà par des lueurs zodiacales affectant la forme d'un triangle largement ouvert et jusqu'ici rarement observées en ballon.

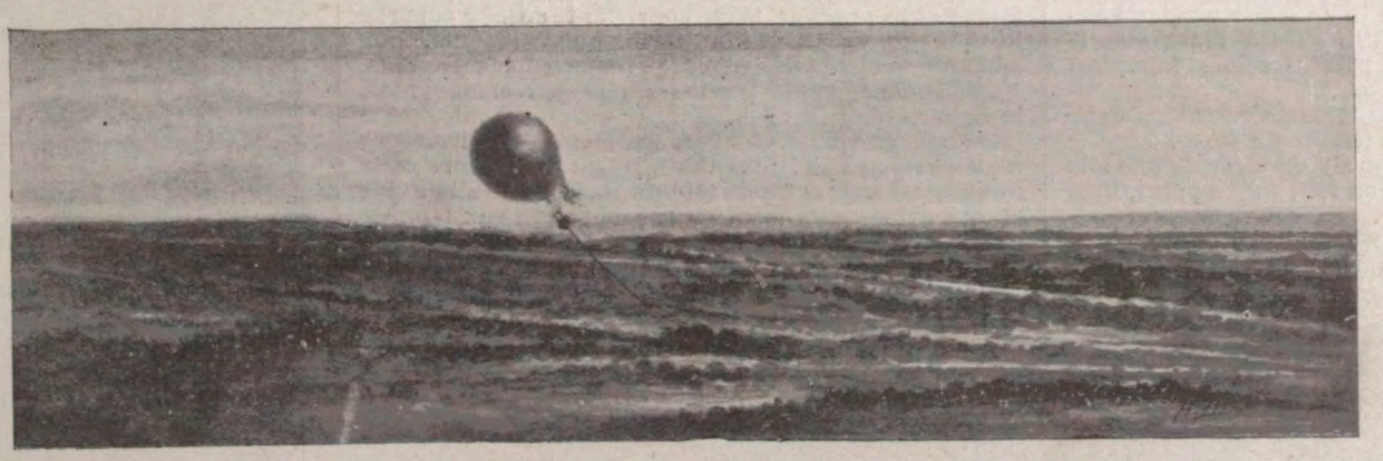
Il est cinq heures cinquante-cinq. Les étoiles pâlissent, Jupiter seul continue à briller. Le ballon vogue maintenant sur une mer de nuages, mouvementée de hautes vagues et de remous profonds.

L'horizon s'éclaire de plus en plus, illuminé comme par un vaste brasier, le jour va paraître et Phébus ne va pas tarder à se montrer à ces hardis pionniers qui voyagent dans son empire, et sont pour ainsi dire venus jusqu'à lui, afin de le saluer de plus près.

Malgré la beauté du panorama aérien qui se déroule sous leurs yeux émerveillés, le calme grandiose et imposant, et la poésie de la nature qu'ils sentent s'éveiller au-dessous d'eux, puisqu'ils perçoivent les aboiements des chiens et qu'ils distinguent le chant d'une alouette remerciant à sa manière le Créateur de voir se lever un nouveau jour pour elle: malgré toutes ces beautés, nos voyageurs quoique artistes et enthousiamés par le spectacle, éprouvent le besoin de se restaurer et de renouveler leurs forces amoindries par une nuit passée à la belle étoile, c'est le cas de le dire.



ÉTUDES DES NUAGES : UNE GRANDE VAGUE DE LA MER DE NUAGES.
6 h. du matin. — 120 m. d'altitude.



L'*Alliance* TRAVERSANT LA FORÊT DE PERSEIGNE AVANT L'ATTERRISSAGE DE 9 H A 9 H. 15 DU MATIN.
Vitesse : 50 kil. à l'heure. — Altitude : 50 mètres

On tire du panier les provisions emportées, et, le verre en main, on porte un toast à « l'*Alliance* » non seulement au ballon, mais à la double alliance des arts et de la science représentés par MM. Dumoutet et Hansky, et aussi celle consacrée depuis longtemps déjà, de la France et de la Russie.

Puis comme c'était la première ascension de M. Hansky, devant le radieux astre du jour, on baptise aéronaute le savant russe, et l'on pavoise la nacelle de drapeaux russes et français.

Le soleil comme pour fêter cette agape fraternelle, s'élève majestueusement et monte peu à peu sur l'horizon qu'il embrase : quelle féerie! quel merveilleux et splendide coup d'œil. M. Dumoutet en a fait un croquis qui donne bien l'impression de l'admirable et radieux spectacle auquel il a eu la bonne fortune d'assister.

Mais le temps marchait, le ballon continuait à voguer sur une mer de nuages inondés par les rayons du soleil levant. Ces nuages qui étaient précédemment monochromes, d'un gris perle vaporeux confinant au lilas, avaient pris des colorations éblouissantes, passant par les teintes les plus chatoyantes de l'opale, de l'agathe et de la nacre.

Les voyageurs admiraient de tous leurs yeux cette magnificence de couleurs, tandis qu'au-dessus d'eux le ciel bleuté restait d'une limpidité parfaite, et le soleil montait, montait toujours dans la brume aurorée.

A l'opposite, l'ombre du ballon se projetait sur les nuages, entourée d'une large auréole jaune, et lui faisait comme un fidèle compagnon de route.

Il est huit heures, le panorama se modifie. Dans le lointain, à droite et à gauche, commencent à se dessiner de hautes masses sombres, laissant apercevoir entre elles, une immensité jaunâtre brillant sous les rayons du soleil.

— Mais ces masses noires qui grandissent... ce sont des falaises dit l'un des aéronautes.

— Et cette large ligne d'or pâle qui brille me semble être du sable, dit un second.

— Mais alors nous allons vers la mer — M. Dumoutet, qu'une récente ascension avait amené dans la baie du mont Saint-Michel, croit reconnaitre un paysage déjà vu, les falaises de Saint-Malo et de Granville.

— Mais oui, c'est bien cela, dit-il en passant la jumelle à M. Hansky, voyez vous-même.

Le savant russe, après examen, se déclare de l'avis de son collègue; et le vent continuant à pousser le ballon vers l'ouest, on décide d'atterrir. Un coup de soupape est donné, le ballon descend.

On se prépare alors à reparaître devant les malheureux *terriens*, et pour qu'une nuit passée dans les airs, n'ait pas laissé trop de traces, chacun répare le désordre de sa toilette.

M. Dumoutet peigne sa longue et belle barbe, prématurément blanche. Et M. Hansky dont les traits rappellent un peu la figure sympathique de son jeune souverain, donne un tour à sa moustache et tortille la pointe de sa barbiche.

Le ballon se rapproche sensiblement de terre,

la descente s'opère rapidement à travers la brume, ralentie de temps en temps par un jet de lest, et quelle n'est pas la stupéfaction des voyageurs en découvrant... quoi... la cime des arbres d'une immense forêt.

Ils ont été victimes d'une illusion d'optique admissible à ces hauteurs, et ce qu'ils prenaient pour des falaises, des côtes et du sable n'était que des nuages diversement teintés par le soleil.

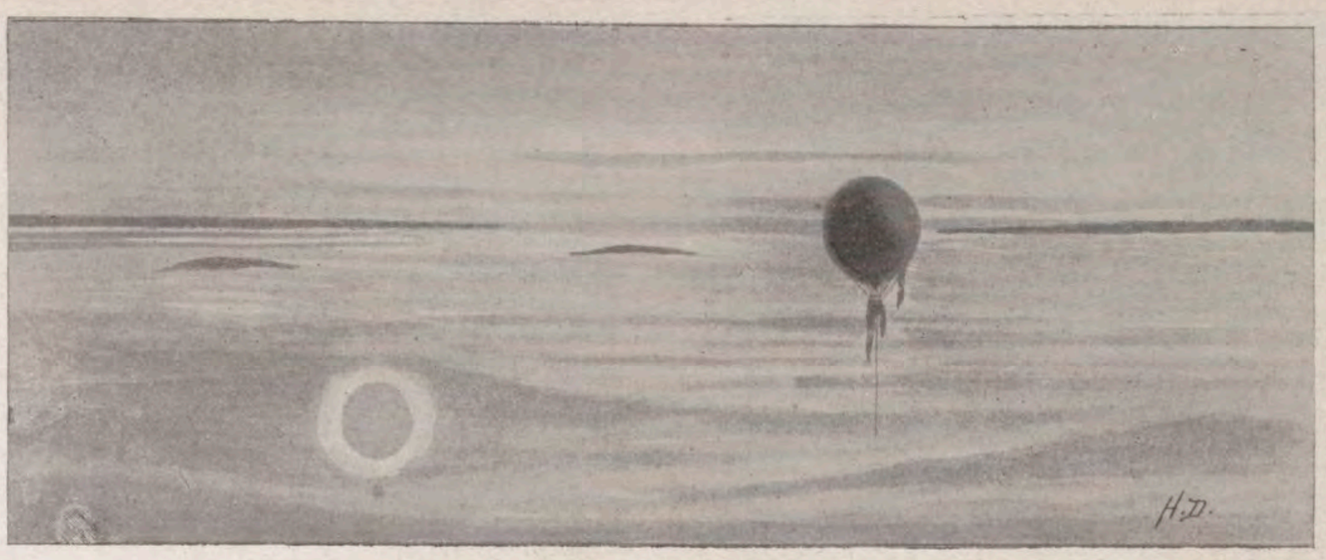
Le ballon passe rapidement au-dessus des arbres, le guide-rope traine, broyant tout sur son passage, la nacelle est froissée par les plus hautes branches écartées avec peine. C'est à une allure vraiment vertigineuse, allure de 40 à 50 kilomètres à l'heure que le ballon traverse une partie de la forêt.

On aperçoit une route qui coupe la forêt. C'est le point que choisissent les voyageurs pour toucher terre. On lâche la soupape ; le mouvement de descente s'accentue, et l'*Alliance* fait peu à peu son lit parmi les arbres et s'immobilise entre les branches. Alors, par un mouvement de halage, les aéronautes en tirant sur les branches à leur portée font avancer le ballon et gagnent ainsi l'endroit qu'ils désiraient atteindre.

Des sabotiers, qui depuis un moment, suivaient les évolutions de l'aérostat, viennent prêter main forte aux voyageurs.

L'*Alliance* est immobilisée, et MM. Hansky et Dumoutet, ayant mis pied à terre, apprennent qu'ils sont dans la forêt de Perseigne, département de la Sarthe, tout près de Neufchâtel-en-Saosnois.

Au départ de Paris, l'intention des voyageurs était, après avoir observé les *Léonides*, de rester le



PANORAMA AÉRIEN : L'OMBRE DU BALLON PROJETÉE SUR LA MER DE NUAGES.

8 heures du matin. — 550 mètres d'altitude.

plus longtemps possible dans les airs, et, par ascensions successives, de gagner la Russie, si le vent était favorable. Mais, l'homme propose et les vents disposent. Les vents leur avaient été hostiles.

MM. Hansky et Dumoutet n'auraient point reculé devant un nouveau et immédiat départ, s'il leur avait été possible de remplacer le gaz perdu, et de regonfler le ballon. Hélas, Neufchâtel, tout en étant un bourg important et charmant, n'a pas d'usine à gaz — avis aux députés — et la ville la plus proche, Alençon, est encore trop éloignée.

Il fallait donc renoncer à exécuter ce beau projet, et faisant contre mauvaise fortune bon cœur, MM. Hansky, Dumoutet et Cabalzar, guidés par les habitants, se rendirent à la mairie de Neufchâtel pour y faire les déclarations obligatoires et signer leur feuille de route.

La population et la municipalité de Neufchâtel, firent aux voyageurs une ovation et un accueil qui les touchèrent profondément.

Le maire, M. Fresmaye fils et l'instituteur, organisèrent en leur honneur une réception des plus cordiales, au cours de laquelle plusieurs toasts furent portés à la science et à l'art, à la Russie et à la France. Une charmante enfant de trois ans, la fillette de M. Poirier, vint gentiment offrir à M. Hansky un superbe bouquet de chrysanthèmes noué de rubans aux couleurs russes et françaises.

Ce bouquet, rapporté par les soins de M. Dumoutet, a été remis à la Société française de navigation aérienne, au cours de la réunion qui a eu lieu, le jeudi 17 novembre, à l'hôtel des Sociétés Savantes, rue Serpente, et dans laquelle les voyageurs ont rendu compte de leurs observations.

Par une délicate attention, la Société française en a fait hommage à Mme Janssen, femme de l'illustre savant, qui, avec beaucoup d'autres dames, assistait à cette réunion.

En allant à la recherche des étoiles, MM. Hansky et Dumoutet ne s'attendaient certes pas à en rencontrer une de première grandeur qui a longtemps brillé au firmament de la scène parisienne.

Thérésa, la diseuse nationale dont le souvenir est toujours présent à la mémoire de chacun, habite un château situé dans la commune de Neufchâtel, où elle est considérée à juste titre, comme la fée bienfaisante du pays. Bien que vivant très retirée, la célèbre artiste n'a pas cessé de se tenir au courant du mouvement artistique, voire scientifique.

Avec une spontanéité toute charmante, elle avait offert « *Le bon gîte* » à nos voyageurs. Mais le temps pressait et puisqu'on avait été obligé de renoncer à l'idée d'une nouvelle ascension, il fallait préparer le retour et procéder au dégonflement de l'aérostat.

F.-M. LAGRANGE.

TIRS DE DAMES

Jusqu'à présent nos mondaines n'ont guère pratiqué, comme sport, que la bicyclette. Il est vrai qu'elles sont absolument ravissantes lorsque, s'abandonnant à la douceur du pneu, elles se laissent bercer par l'allure légèrement oscillante de la dive bécane.

Oui, elles sont délicieuses ainsi ! Et je ne connais, pour ma part, rien de plus adorable qu'un invraisemblable petit petit peton poussant vaillamment, bravement, nerveusement la pédale d'acier !..

Mais c'est égal, il est d'autres exercices physiques dignes de la femme, et, parmi ces exercices, à mon avis, on peut faire figurer, en première ligne, à côté de l'équitation, le tir au fusil de chasse. D'ailleurs les professionnal beauties et les pudiques misses d'Outre-Manche l'ont compris depuis longtemps déjà.

Le tir de chasse est même très estimé par les Londoniennes, et beaucoup d'entre elles à l'instar de la célèbre Annie Oakley, sont passées reines dans l'art d'abattre des oiseaux artificiels.

Pourtant, les ladies n'aiment pas s'entraîner dans les stands où fréquentent les tireurs du sexe laid ; par coquetterie, elles préfèrent ne s'y montrer qu'une fois *en excellente condition*. Mais, au fait, sur ce point, bien des hommes sont femmes.

Quoi qu'il en soit, c'est dans les écoles de tir (shooting schools) des grands armuriers que les dames chic de la métropole anglaise vont s'habituer à manier le choke-bored. Elles emploient généralement des fusils merveilleusement légers du calibre 20, et n'hésitent pas à offrir leur mignonne et délicate épaule aux assauts galants et répétés de la crosse de l'arme.

Phénomène éloquent : le tir est un sport si intéressant que les adorables bavardes y perdent leur langue, presque heureuses de laisser la parole à la poudre et de n'interrompre cette dernière que pour l'acclamer.

Il y a quelque temps, un important concours, sur pigeons artificiels du même genre que ceux que l'on emploie à la Société parisienne *Le Fusil de chasse*, a été offert aux dames par les membres du *Middlese Gun Club*.

Ce concours obtint un très brillant succès ; les meilleurs amateurs du tir à l'oiseau d'argile y assistèrent et le premier prix, consistant en une superbe jumelle de théâtre, fut chaudement disputé, aux applaudissements des nombreux sportsmens présents.

Finalement, après plusieurs marches émouvantes, la victoire revint à miss Madge Cave, une shooter aussi jolie que gracieuse et aussi gracieuse qu'adroite ce n'est pas peu dire ! Miss Cave, il faut lui rendre cette justice, est une enthousiaste du fusil, elle estime que le tir à l'oiseau artificiel se recommande aux femmes avides de saines distractions, et se plaît à le proclamer. Inutile d'ajouter qu'elle est très fière à bon droit du triomphe qu'elle vient de remporter. Souhaitons en terminant que ses lauriers excitent l'envie de nos charmantes compatriotes, pour qui la bicyclette ne doit pas demeurer une amie trop absorbante, puisqu'elle est une véritable amie.

PAUL MANOURY.

(Cliché *Country Sport.*)

LE CONCOURS DE TIRS DE DAMES AU MIDDLESEX GUN CLUB.

(Cliché *Country Sport.*,

MISS MADGE CAVE, GAGNANTE DU CONCOURS DE TIR DE DAMES.

UNE COURSE DE CÔTE EN AUTOMOBILE

Tous ceux qui ont fait de l'automobile, ou plus simplement même de la bicyclette, savent à quel point le touriste, ou plutôt son moteur ou ses jarrets, redoutent la côte. Rien n'est plus agréable à parcourir et à visiter qu'un pays de côtes où les horizons se renouvellent fréquemment, mais quel calvaire, lorsqu'il faut se hisser sur ces hauteurs, d'où l'on a un panorama superbe! D'ailleurs toutes les métaphores de toutes les langues rendent cette pensée par des images. L'idée de fatigue et de labeur est toujours rendue par une idée de côte à monter.

Et pourtant si la côte c'est l'ennemie, la côte c'est aussi l'amie. Toujours plus haut, est une devise que tous nous portons, plus ou moins confusément, dans la vie et dans la volonté. Grimper une côte est l'une des joies les plus vives du piéton et du cycliste — quand il a fini de grimper.

Mais les moteurs qu'on met sur les automobiles n'ont point une âme humaine. Le sublime leur est indifférent. Le moteur à pétrole entre autres est un être d'une écœurante placidité. Qu'on monte, qu'on descende, qu'on aille à plat il s'en moque! Toujours la même explosion, toujours la même force à quelques kilogrammètres près, toujours la même monotonie dans sa régularité d'allure. C'est à proprement parler un de ces bons bureaucrates qui font bien leur petite besogne, proprement, gentiment, mais auxquels il ne faut pas demander un coup de collier. Serviteur! ils ne sont plus là! La tâche est-elle trop rude? Loin de s'acharner, ils boudent, ils s'arrêtent. On est en panne dans la côte. Charmante soirée!

C'est pourquoi, il était piquant de mettre le pétrole aux prises avec la côte, et c'est pourquoi la course de côte, organisée le 27 novembre dernier, par notre confrère Meyan, à Chanteloup, a été l'un des plus curieux jours de l'année automobile.

Quelques mots d'abord sur le théâtre de l'épreuve. Chanteloup qui, du coup est devenu presque célèbre est un honnête petit village de Seine-et-Oise, entre Pontoise et la Seine, village que rien ne semblait appeler à la gloire. Mais le village est traversé par l'une des plus belles côtes qu'on puisse trouver aux environs de Paris. Qu'on en juge: Le côte a 1800 mètres de longueur et avec un mauvais caractère des plus accentués, elle va toujours de plus en plus fort. Commençant d'une façon à peu près honnête, par du 3 à 4 p. 100 (sur un mètre de longueur, l'arrivée est de 3 centimètres plus élevée que le départ) elle finit, au milieu de tournants invraisemblables, par du 10 et du 11 p. 100. On jugera de la raideur par le fait que dans les pays de montagnes, les chemins de fer dans leurs rampes les plus ardues, celles où l'on emploie deux locomotives spéciales n'ont jamais plus de 3 p. 100!

Les rues les plus à pic de Paris, à part la fameuse rue de Magdebourg, ont une pente inférieure à 10 p. 100. La rue Lepic, la rue de Ménil-

(Cliché Beau.)

LE VAINQUEUR, M JENATZY, DANS SA VOITURE ÉLECTRIQUE
(1800 mètres de montée à 10 0/0 en 3 m. 52 s.)

(Cliché Beau.)

M. ÉTIENNE GIRAUD, 1er DE LA CATÉGORIE DES VOITURES A PÉTROLE
(1800 mètres en 4 m. 36 s. 2/5.)

(Cliché Beau.)

LE DÉPART D'UN TRICYCLE.

(Cliché Beau.)

M. ÉDOUARD DE PERRODIL PRENANT L'HEURE DE DÉPART D'UN CONCURRENT.

(Cliché Beau.)

M. HENRY FARMAN TROISIÈME DE LA CATÉGORIE DES MOTOCYCLES.
(1800 m. en 4 m. 11 s. 4/5.)

montant ne dépassent pas 7 et 8 p. 100. Ajoutez à cela les virages terribles, la longueur de la pente, et par dessus le marché une pluie diluvienne qui, tombant sans interruption depuis trois jours, avait transfromé la côte en marécage, et l'on aura une idée de la jolie petite fête que les moteurs allaient avoir à s'offrir.

Une grosse question allait d'abord se régler. Si le moteur à pétrole est un moteur à force constante, il n'en est pas de même des moteurs à vapeur et électriques. Tout le monde sait, qu'en augmentant la pression dans une chaudière à vapeur, on augmente la force de traction du piston sur lequel cette vapeur agit. En matière de moteurs électriques quelques mots d'explications sommaires sont nécessaires. Les accumulateurs, qui actionnent la dynamo du moteur, peuvent se décharger pour employer un terme technique en quantité ou en tension.

Nous n'avons pas l'idée saugrenue de faire ici un cours d'électricité. Mais la voiture électrique entrant peu à peu dans le domaine courant, il y a quelques notions qu'il est nécessaire de savoir. Rendons-les claires par une image.

Comparons, si vous voulez bien, l'énergie électrique enfermée dans les accumulateurs de votre voiture, à de l'eau enfermée dans un réservoir. Le débit de l'électricité sera le robinet que vous aurez mis à votre réservoir. Ce robinet a une surface de section toujours analogue, par laquelle, idéalement, passe toujours le même volume d'eau. Ceci c'est le débit en quantité qu'on mesure par le voltage. Mais vous avez plus ou moins de pression dans votre réservoir, le jet de votre robinet coule plus ou moins fort. Supposez que dans votre réservoir vous puissiez, à volonté, faire couler votre robinet plus ou moins fort. Vous aurez un nouvel élément de mesure, c'est la tension qui s'inscrit en ampérage.

La force que déploie l'eau du robinet, en tombant, dépend naturellement de la largeur du robinet et de la force du jet. Puisque vous pouvez varier la force du jet, vous pouvez varier la force que déploient vos accumulateurs dans votre moteur. Le moteur électrique a donc une force variable. Vos accumulateurs se vident plus vite et c'est tout!

Les voitures à vapeur ne se présentant point dans la course de côte, l'électricité seule se trouvait en présence du pétrole. Elle avait pour elle la théorie, mais le pétrole avait pour lui la pratique de la vitesse. Jamais, jusqu'à ce jour, et sur n'importe quel terrain, une voiture électrique n'avait battu une voiture à pétrole.

Il parait qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire, car la seule voiture électrique, celle de M. Jenatzy, qui a terminé le parcours (une autre a eu des accidents de chaîne, imputables au sol mouillé), ladite voiture a honteusement gratté le pétrole, et de loin, puisqu'elle n'a mis que 3 m. 52 s. à couvrir les 1 800 mètres de parcours, alors, que le premier pétrolier, M. Jamin mettait 4 m. 2 s. Si la course avait été en ligne, la voiture électrique aurait gagné de 120 mètres environ.

Les pétroliers battus n'étaient pourtant pas les premiers venus. Il y avait là Jamin, qui montait une voiturette de 8 chevaux de force et qui n'avait jamais été battu régulièrement auparavant. (Jamin a fait sur route 50 kilomètres en 53 m. et a gagné Paris-Dieppe et Paris-Trouville.) Derrière lui, les trois vainqueurs de Paris-Amsterdam : Charron qui, sur une voiture de 8 che-

(Cliché Berteaux.)

EN ATTENDANT L'ARRIVÉE D'UN CONCURRENT.

vaux, s'est classé troisième des voituristes, Girardot et Giraud le second des voituristes, premiers des voituristes à pétrole.

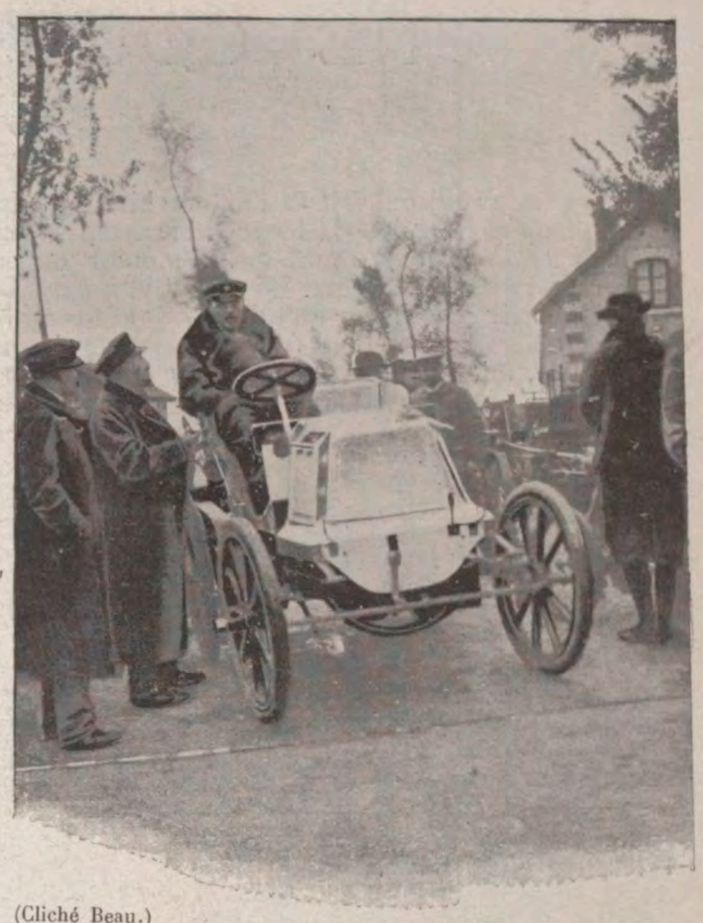
Le pétrole montrait d'ailleurs à nu son incurable flegme et son incurable flemme dans les côtes, car des tricycles d'un cheval trois quarts, ayant le secours des pédales, battaient honteusement les grosses voitures.

Six tricycles se plaçaient dans les dix premiers véhicules, desquels il faut mettre hors pair la voiture électrique.

Pour bien grimper une côte, le mieux est donc d'avoir une voiture électrique, mais l'objet n'est pas encore courant. Et on ne trouve pas à recharger ses accumulateurs comme à remplir son réservoir d'essence. Pour ceux qui ne craignent pas de pédaler, ce qui sur un tricycle du poids de

(Cliché Berteaux.)

EN HAUT DE LA CÔTE : L'ARRIVÉE D'UN CONCURRENT.



(Cliché Beau.)

M. CHARRON S'APPRÊTANT A PARTIR.

75 kilogs, n'a rien de précisément folâtre (voyez le tricycle), on y adapte, en ce moment, des changements de vitesse, grâce auxquels vous pouvez monter sans pédaler, moins vite naturellement.

Mais en somme cet honnête pétrole monte bien les voitures. Celle de M. Giraud qui développe, il est vrai, 10 chevaux de force a mis 4 m. 36 s. C'est honnête. Les voiturettes, surtout celle de Jamin, ont également été remarquables. Il n'est même pas jusqu'à des voitures de 3 chevaux qui n'aient gaillardement rempli leur devoir.

Conclusion: Quand vous êtes en panne dans une côte, n'accusez pas votre moteur: le coupable c'est vous-même.

Voilà la moralité, ou si vous préférez, l'à-côté de la course de côte.

Pour parler un peu chiffres également, sachez donc que sur 54 concurrents partis, et Dieu sait si c'est un triomphe pour le temps qu'il avait fait, 48 sont arrivés, c'est-à-dire 8 sur 9, une moyenne plus qu'honorable.

Le premier arrivé a été M. Jenatzy, ingénieur belge, montant une voiture électrique de route de sa construction. Cette voiture pèse, avec ses accumulateurs de course, 1 800 kilogs. Elle a développé une force d'environ 28 chevaux — c'est-à-dire une force capable d'élever 2 100 kilogs à 1 mètre en une seconde. M. Jenatzy nous a déclaré que le terrain gras lui avait fait perdre au moins 1/3 de sa vitesse. Il aurait donc pu monter la côte à 40 kilomètres à l'heure sur terrain sec.

Le second est M. Jamin, du Mans. M. Jamin joint à ses qualités de chauffeur émérite, celle d'être un poids léger remarquable. Il montait une voiturette.

Le troisième montait un tricycle, c'est Marcellin, qui s'est, cette année, affirmé comme le roi des tricyclistes. Puis venaient plusieurs tricycles, la première voiture se classant première. — En tout 16 motocycles et 38 voitures ont pris part à l'épreuve. Enfin le dernier arrivant a mis 22 minutes.

Il avait donc fait 300 mètres lorsque le gagnant en avait fait 1 800. Ainsi soit-il.

GEORGES PRADE.

La Chasse à Courre[1]

Nous avons parlé précédemment de la chasse à courre, telle qu'elle se pratiquait autrefois et telle qu'elle se pratique encore dans les forêts, jadis royales des environs de Paris. Nous allons parler aujourd'hui des chasses plus modestes, mais non moins intéressantes, car elles mettent en œuvre l'activité, l'intelligence et la science de vénerie de nombreux disciples de saint Hubert.

La place nous manque pour parler, comme nous l'aurions voulu, de tous les équipages qui, chaque année, se livrent à des exploits cynégétiques, nous n'en passerons donc en revue qu'un certain nombre, au hasard.

En Berry, l'équipage de Valençay est dissous, depuis la mort récente du duc de Valençay, mais on espère que le baron Finot formera prochainement, dans la région, un équipage avec les remarquables chiens élevés par M. de Chaudenay.

L'équipage Puységur, à Beautertre, près de Loches, jouit d'une très méritée réputation. Il est dirigé actuellement par le vicomte Martial de la Villarmois, d'une manière remarquable.

En Sologne, les équipages du vicomte Louis de Montsaulnin et du baron Roger, chassent simultanément, et leurs prises ne se comptent plus.

Dans le Bourbonnais, il convient de citer l'équipage de chevreuil du vicomte Louis de Fadate, qui possède des chiens bâtards du Poitou et vendéens vraiment remarquables, et l'équipage Bourbon Lignières, qui chasse en forêt de Châteauneuf (propriété de la duchesse de Maillé), et dans celles du marquis de Gasquet.

HALLALI DE CERF SUR UNE LIGNE FERRÉE A RÈS UN LONG DÉBUCHE.

(Cliché Faure.

ÉQUIPAGE D'ARCACHON,
M. J. H. EXSHAW, MAITRE D'ÉQUIPAGE.

(1) Voir notre Numéro du 1er Novembre.

Parmi les équipages, qui découplent le plus assidûment, se trouvent celui de M. Ernest Simons, dans l'Indre. Ses débuts remontent à la saison 1888-89. Sa tenue est bleu-gris, parements et gilet amarante, culotte bleue. Bouton : tête de chevreuil blanc sur or, tout blanc pour les hommes, avec la devise : *Boischault, crie haut.*

Portent ce bouton : M. Simons, maître d'équipage, M. Paul Granier, M. de Vasson, M. Grillon, M. Deschellerins, M. Aymon, M. Geynet, comtesse de Gontaut-Biron, M. et madame d'Astier de la Vigerie, marquis de la Ferté-Meun, vicomte de Perthuis, M. de la Selle, M. de Raynal, etc.

CERF PRIS A L'EAU.

L'équipage se compose de 45 chiens, tous nés au chenil. Ses *parents* sortent des équipages du marquis de Lestrade, du comte Geoffroy d'Andigné, du comte de Montsaulnin, de M. Dupuytrem. Il est servi par un homme à cheval et un valet de chiens à pied.

L'équipage réside en Berry, au château du Magnet, et chasse dans les bois de la propriété, dans ceux du Lys Saint-George, appartenant au comte de Danne; Greuille, à M. de Constantin, et les forêts de Châteauroux à Bois-Ramier; il va en déplacement à la Guillotine et au château du Roulet, à M. Paul Granier. Les prises sont, jusqu'à ce jour, de deux cent quatre-vingt-dix-sept chevreuils.

Parmi les personnes qui suivent très fréquemment les chasses du rallye Saint-Gilbert, qui a si gaiement fêté la Saint-Hubert en forêt de Marcenat : MM. de Combes, Grangier, Chambon, baron et baronne d'Hauteserves, Mlle d'Hauteserves, M. et Mme Bergeon, Mlle de Fradel, vicomte de Saint-Genys, comte François de Bourbon-Busset, etc.

ÉQUIPAGE D'ARCACHON ALLANT AU RENDEZ-VOUS.

(Cliché de M. Papelier.)

LES CHIENS DESCENDANT DE VOITURE.

(Cliché de M. Papelier.)

LES CHIENS AU CHENIL.

(Cliché de Mme la Vesse de Suger.)

UNE CURÉE AU CHATEAU DE LA LANDE, CHEZ LE MARQUIS DE LA ROCHE.

(Cliché Mse de la Roche.)

LE RETOUR DES CHIENS AVEC LE MAITRE D'ÉQUIPAGE.

(Clichde M. le Vte Jean des Plasé(

ÉQUIPAGE STERN (FORÊT D'ORLÉANS), LA PROMENADE.

M. MERLE, MAITRE D'ÉQUIPAGE,
SON PREMIER PIQUEUR, LAROSÉE, LUI FAISANT SON RAPPORT.

Dans le sud-ouest de la France, les chasses sont, comme l'on dit, généralement très dures. En Vendée surtout, on rencontre parfois des obstacles insurmontables qu'il faut franchir ou bien abandonner la partie. Ce sont des chasses un peu dans le genre de celles d'Angleterre, c'est-à-dire auxquelles on assiste non pas pour parader, mais par passion, car il arrive parfois que l'animal attaqué, le matin de très bonne heure, n'est pris que le soir à la nuit tombante à quarante-cinq ou cinquante kilomètres du point de départ, distance qu'il faut ensuite franchir pour rentrer après être resté presque toute la journée en selle. Jolie « retraite » comme l'on voit.

Les animaux que l'on chasse surtout dans cette région, sont, le renard, le sanglier, et la loutre.

Arcachon est en quelque sorte un centre cynégétique. Les chasses au renard et au sanglier, y ont recommencé depuis le 15 novembre.

L' quipage d'Arcachon date d'environ dix-huit ans ; il doit son existence au vicomte de Courcy, qui a eu comme successeurs, MM. Pierre Decauville, Emile Thurneyssen, et actuellement M. J.-H. Exshaw, qui remplit les fonctions de maître d'équipage depuis cinq ans.

La meute se compose de Harriers pur sang anglais, ces chiens ayant été reconnus supérieurs aux Fox hounds pour le pays, ayant moins de pied, criant plus, et plus collés à la voie; ils sont en outre d'une santé except onnellement robuste.

L' quipage chasse le renard deux fois par semaine, les mardi et samedi; il est subventionné par la ville d'Arcachon, et maintenu par les souscriptions de ses membres; dans ces conditions, il se trouve comme ceux de Pau et de Biarritz, absolument public.

Le chenil, très bien aménagé, est à la Hume, à huit kilomètres d'Arcachon. Les rendez-vous ont fréquemment lieu au Golf et au Lawn Tennis Club.

Tous les membres de l'Équipage portent l'habit rouge avec col bleu hussard.

Les chasses au renard, de Pau, sont également très réputées. La première a eu lieu le 15 novembre. Le rendez-vous avait été donné au château de Billière, résidence pittoresque du baron d'Este, maître d'équipage. M. W.-K. Thorn, lord Howch, MM. Forbes-Morgan, Charles Carroll et Th. Burgess, montaient de superbes hunters qu'ils avaient fait venir d'Angleterre. La vaillante meute de 90 chiens, qui, depuis longtemps, attendait le signal des hallalis glorieux, s'est admirablement comportée.

Un mot sur la chasse au renard : Comme chez nous les renards se tiennent généralement dans les bois fourrés et s'y font chasser longtemps en débuchant assez rarement; il faut choisir parmi les chiens anglais ceux qui ne craignent pas trop les épines et les ronces, et les prendre un peu criants pour pouvoir bien les suivre au bois. Comme ces chiens aiment beaucoup la voie du renard, ils chassent mieux cet animal que tout autre au fourré, et arrivent assez vite à se créancer et à ne pas chasser autre chose.

Pas besoin de piqueur, un valet de chiens montant bien à cheval suffit, pourvu qu'il brosse et pique ferme. Les ruses du renard consistent en quelques retours et hovaris, mais ne causent pas grand embarras.

Il se jette souvent à l'eau. Si c'est dans un ruisseau, on fait le travail habituel en descendant le courant à droite et à gauche; si c'est dans un étang et qu'il y ait un petit îlot de roseaux, on peut être presque sûr que le renard y est remisé, sous quelque barque ou sous quelque racine, ce qui lui arrive aussi fort bien sur le bord d'une rivière. Là, enfoncé dans sa cachette, il ne passe que sa tête, et se défend très bien contre les chiens.

L'équipage de loutre, récemment formé par M. William Petit, a brillamment débuté en prenant coup sur coup deux belles loutres. Ce sport, bien connu en Angleterre et en Vendée, est des plus intéressants; il offre toutes les difficultés de la vénerie, avec la complication que l'animal de chasse parcourt généralement de longues distances sous l'eau. Les ruisseaux des environs d'Arcachon étant peu profonds et très fréquentés par des loutres, se prêtent à merveille à cette chasse en général peu connue.

ÉQUIPAGE D'ARCACHON : RENDEZ-VOUS DANS LES LANDES.

(Cliché de M. Papelier.)

LES CHIENS PARTANT DU RENDEZ-VOUS.

Les chasses au sanglier ont, elles aussi, commencé depuis peu à Arcachon, et ont donné cinq prises sur six sorties; l'un des animaux pesait

LA RENTRÉE AU CHENIL, FORÊT D'ORLÉANS.

109 kilos. Les sangliers abondent dans cette région où ils font beaucoup de dégâts, les immenses incendies de l'an dernier les ayant forcés de se réfugier dans les landes et les bois épargnés par le fléau.

L'équipage de M. Auguste Merle, formé en 1880, chasse le sanglier dans les différentes forêts de Bourgogne après avoir chassé pendant dix ans le cerf en forêt d'Orléans.

Depuis 1894, il va en déplacement dans les différentes contrées de France, recherchant surtout les pays ouverts et les attaques en hoqueteaux.

Depuis 1880, M. Merle entretient une espèce de chien très chasseur, ayant beaucoup de sang du haut Poitou.

Cette année il s'est rendu acquéreur de l'excellente meute, très connue, du marquis de Lespinay, qui a mis bas son équipage après avoir été nommé député de la Vendée.

Ce sang nouveau ne pourra qu'améliorer son chenil.

Les chevaux de l'équipage, choisis avec soin, sont tous importés d'Irlande.

L'équipage Merle est actuellement à Saint-Fargeau où il chasse avec succès le chevreuil, tantôt dans la forêt qui est très vive en animaux, tantôt dans les hoqueteaux voisins où les animaux attaqués sont des chasses très coulantes, sa devise est *Rallye Guillbaudon*; bouton : sanglier avec la devise; livrée marron, collet et parements rouges.

(Cliché de M. Papelier.)

LA VOITURE DES CHIENS.

✤

Voilà pour les principaux équipages, ou du moins pour ceux dont on parle le plus souvent; mais combien d'autres — et non des moindres —, dont les noms nous échappent en ce moment à la mémoire!

Pourtant, il nous revient quelques échos de la Saint-Hubert. Les équipages réunis du comte de Fruchard et de M. Treuille ont brillamment fêté le patron des veneurs, ce jour-là, en forêt de Moulière, où ils ont pris un superbe daguet, ceux de MM. de Béjarry, de Chasteigner et Pierre de Fontaines, qui chassent en forêt de Vouvent, ceux au comte de Cornulier, en Normandie, qui comprend 60 chiens bâtards normands, et dont la devise est *Partout j'en suis*;

Du marquis de Chambray, dans l'Eure, devise: *Jamais de carabine*, bouton : couteau de chasse et fouet entrelacés; livrée vert et noir;

Du marquis de Vibraye, en Loir-et-Cher, devise : *Sologne*, bouton d'or avec cerf d'argent et banderolle au-dessus portant : *Sologne*;

Du vicomte de Lestrange, dans l'Indre, bouton : cerf argent sautant par-dessus une banderolle, sur laquelle est écrit : *Forêt de Lancosne*; livrée rouge, parements vert émeraude;

Du comte Geoffroy d'Andigné, devise : *Rallye vieil Anjou*; bouton : tête de brocard; livrée bleu de roi, parements amarante;

Du comte de Chabot, équipage surtout renommé pour la qualité de ses chiens; devise : *Vendée*, bouton argent avec tête de cerf encadrée dans une trompe, avec devise dans les bois;

Du comte de Champchevrier, en Indre-et-Loire, livrée : habit rouge;

L'équipage de lièvre des officiers de Lunéville, — le lièvre compte aujourd'hui parmi les animaux de vénerie, — 28 chiens harriers, large bouton doré avec un L.; livrée gros bleu, col et parements amarante, etc, etc.

(Cliché de Mme la Mse de la Roche.)

LES CHIENS EN DÉFAUT AVEC LE MAITRE D'ÉQUIPAGE.

RAOUL CHÉRON.

POMPE A INCENDIE AUTOMOBILE

Aux premiers jours de novembre, ont eu lieu les essais officiels d'une nouvelle pompe à incendie, mue par un moteur à pétrole de 16 chevaux de force, et destinée à remplacer les pompes en service dans les grandes villes, traînées par des chevaux.

Si vite qu'aillent les chevaux, ils n'iront jamais aussi vite que les automobiles, et quand il s'agit de combattre un sinistre, la rapidité de manœuvre est le premier élément de succès.

A son début un incendie est rarement dangereux, mais il faut le combattre de suite, et l'automobile, qui a déjà accompli tant de prouesses, est toute désignée pour enrayer les sinistres provoqués par le feu.

Donc, un de ces derniers matins, la pompe imaginée par M. Léon Porteu, capitaine des sapeurs-pompiers de Rennes, et construite par MM. Cambier et Cie de Lille, sortait de la caserne du boulevard de Port-Royal, emportant trois officiers, deux servants et M. Cambier, qui conduisait en personne.

A raison de 15 kilomètres à l'heure, elle dévalait par les rues Broca, de la Glacière, d'Arcueil, de l'Amiral-Mouchez (qui font le tour du parc Montsouris), et revenait à la caserne, en passant par le boulevard Jourdan et la rue de la Tombe-Issoire.

Aucun *couin-couin* inquiétant ne signalait sa pacifique démonstration; elle simulait seulement une sortie, et après avoir fait 12 kilomètres, rentrait à la caserne de Port-Royal, où les essais ont immédiatement commencé en présence du colonel Varigault, des commandants Salel et Vuilquin, du capitaine-ingénieur Cordier, aidé de l'adjudant Morvan, et de nombre d'officiers, sous-officiers et sapeurs, que ces expériences intéressaient au plus haut point.

LES ESSAIS DE LA POMPE AUTOMOBILE : EN BATTERIE.

A ces professionnels s'étaient joints M. Lamy, directeur de l'*Énergie Électrique;* M. Barbier, commandant des sapeurs-pompiers de Nancy; M. Paul Chausson, directeur du *Journal des sapeurs-pompiers*, et nombre de correspondants des grands journaux scientifiques, notamment MM. Obalski et Georges Pérès, de la *Science Française* et de la *Science pour tous*. Une minute après son entrée dans la cour de la caserne, la pompe a fait un simulacre d'attaque d'incendie et effectué une mise en batterie de deux lances d'une puissance de 30 mètres en horizontale et de 18 mètres en verticale.

La caractéristique de cette pompe réside en effet plus particulièrement dans l'*attaque immédiate*, dès l'arrivée sur le lieu du sinistre.

Les expériences ont duré une heure, et des trombes d'eau ont lavé le pavé de la cour, les murs de la caserne et jusqu'aux sapeurs qui manœuvraient et que la douche ne paraissait pas autrement inquiéter — affaire d'accoutumance sans doute

La photographie que nous donnons de ces expériences est due à M. Lamy, le savant directeur de l'*Énergie Électrique*. Elle nous montre la pompe au repos, puisant l'eau dans une citerne, et la renvoyant par l'action de son moteur.

C'est un instantané, pris par un vilain temps sombre, qu'obscurcissait encore la nappe d'eau projetée par deux lances, dont les jets auraient jeté à bas des murs de citadelle.

A la suite de ces expériences, qui ont paru intéresser beaucoup l'État-Major de la caserne de Port-Royal (caserne réservée aux expériences des appareils nouveaux, destinés à combattre les incendies), le commandant Barbier, des sapeurs-pompiers de Nancy,

LE DÉPART DE LA POMPE AUTOMOBILE.

LA POMPE A LA PRISE D'EAU.

a commandé une pompe semblable. Nul doute que cet exemple ne soit suivi par d'autres compagnies des grandes villes de France et de l'Étranger.

Cette pompe est bien connue du monde des « chauffeurs », qui a pu l'examiner tout à l'aise à l'Exposition d'automobiles des Tuileries, en juin dernier, et au concours des « Poids Lourds » du commencement du mois d'octobre, aux environs de Versailles.

UNE EXPÉRIENCE.

M. Léon Porteu, qui en est l'inventeur, a rendu là un réel service à tous ses dévoués collègues, qui, désormais, iront en automobile... à l'exercice.

Où est la nouvelle Thérésa qui ajoutera un couplet à la vieille chanson populaire des pompiers ?

YVES GUÉDON.

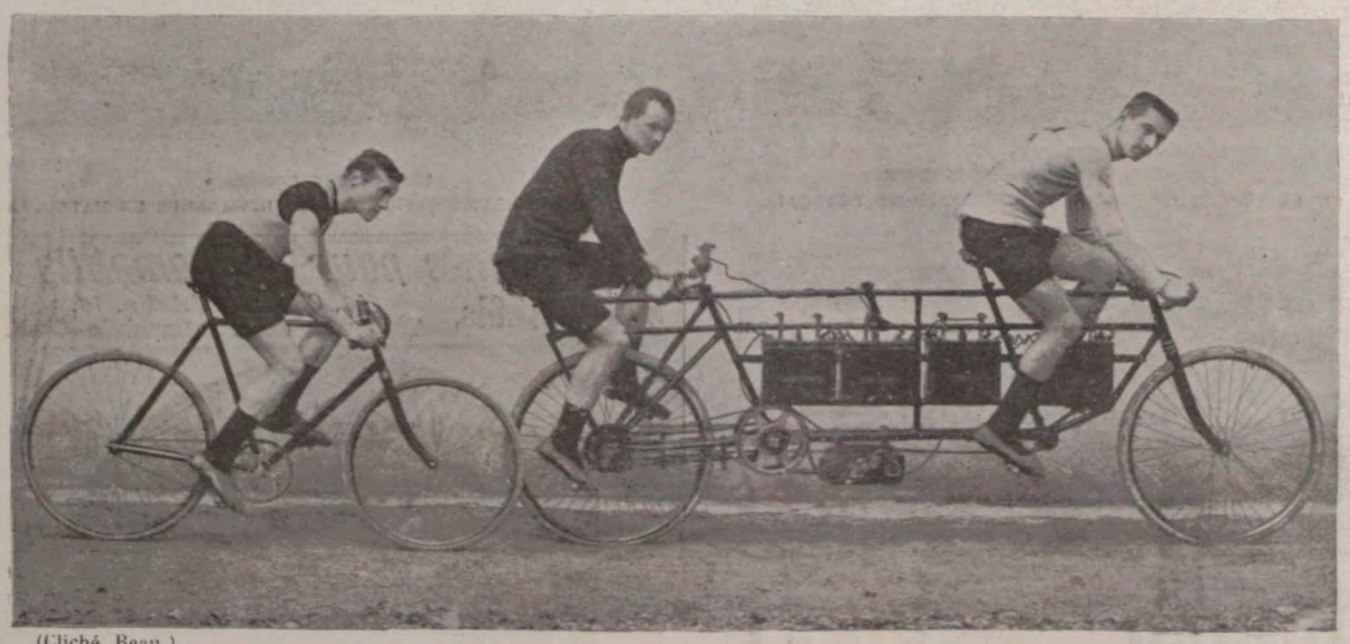
MAURICE GERMAUX, L'ACROBATE CYCLISTE MORT RÉCEMMENT.

Les Gouttes Livoniennes GUÉRISSENT LES RHUMES, TOUX, BRONCHITES, etc.

Nous serons toujours heureux de publier les photographies sportives intéressantes que voudront bien nous adresser nos lecteurs. Mais nous rappelons à nos aimables correspondants que les photographies doivent être d'une netteté absolue et du plus grand format possible. Les envoyer à plat entre deux cartons épais et joindre toujours quelques lignes de texte explicatif. Les documents doivent nous être parvenus au plus tard le 2 pour le numéro du 15 et le 17 pour le numéro du 1er. LA DIRECTION.

L'ENTRÉE SUD DE « PROSPECT PARK » A BROOKLYN (NEW-YORK) UN DIMANCHE MATIN (AUTOMNE 1898).

PARADE FLEURIE EN ALLEMAGNE :
UN PREMIER PRIX.

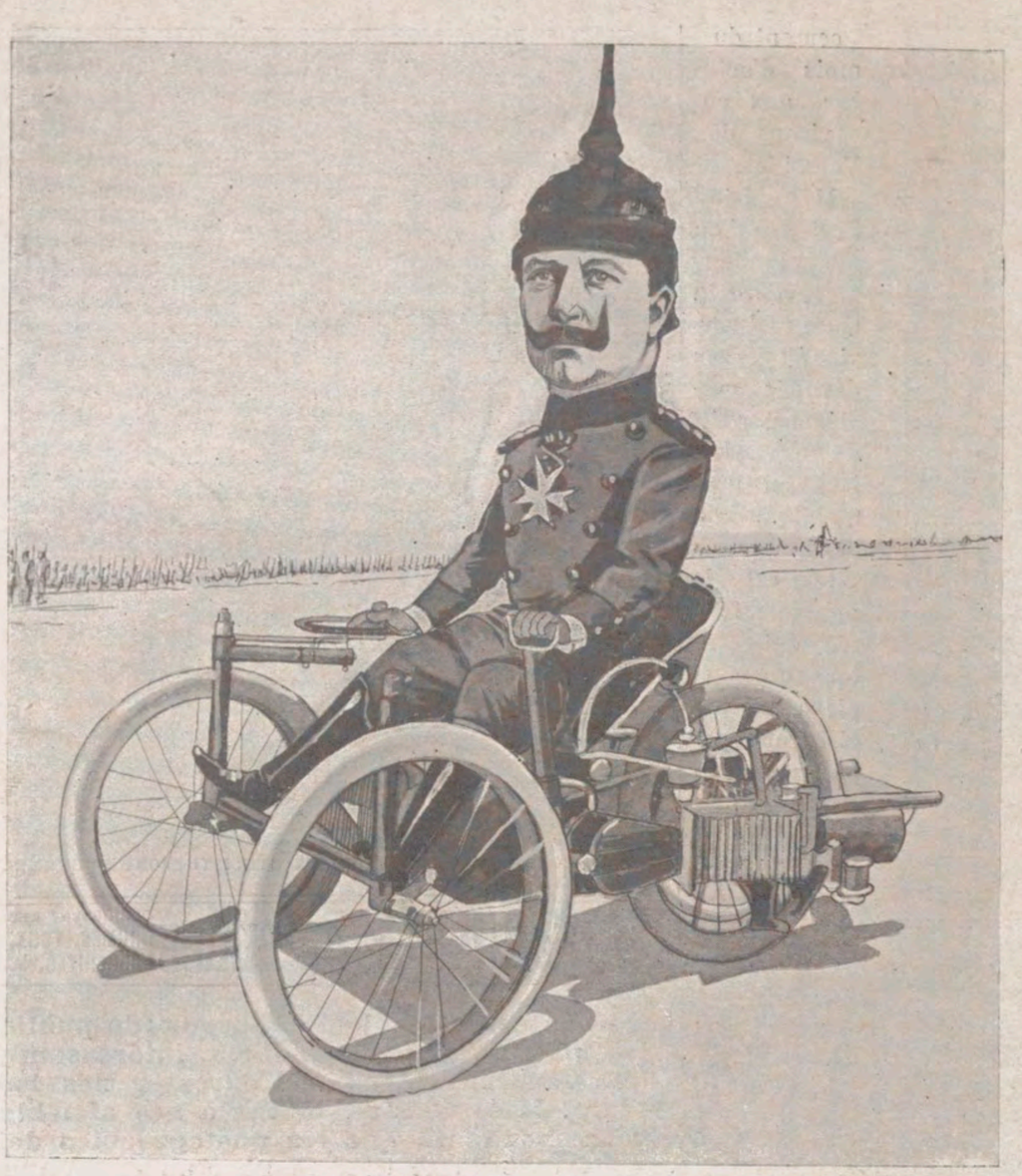


(Cliché Beau.)

WALTERS DERRIÈRE UN TANDEM ÉLECTRIQUE.

L'abondance des matières nous oblige à remettre à notre prochain numéro de très intéressantes *Inventions Sportives* de notre collaborateur PAUL SARREY, ainsi que nos rubriques : *Nos Concours* et *Nos Illustrations*.

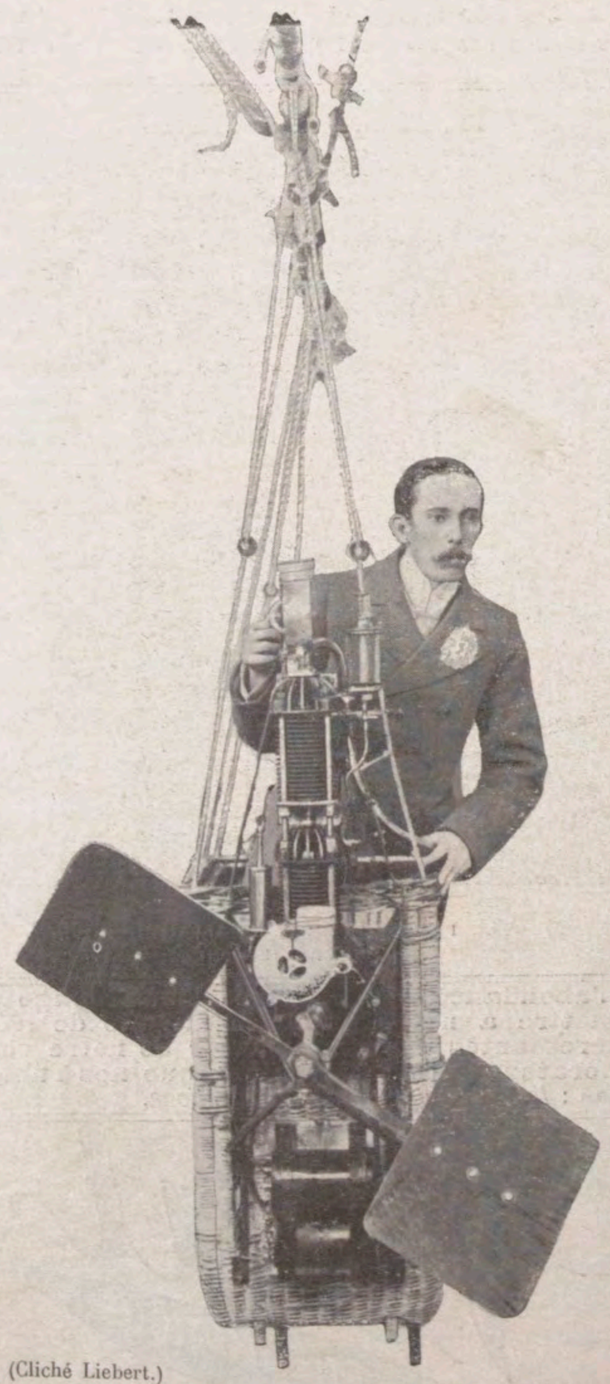
Vital PNEUMATIQUE



VIII et IX. — LE LIVRE D'OR DES CHAUFFEURS

S. M. GUILLAUME II, EMPEREUR D'ALLEMAGNE.

S. M. FRANÇOIS-JOSEPH II, EMPEREUR D'AUTRICHE.



(Cliché Liebert.)

M. DE SANTOS-DUMONT
DANS LA NACELLE DE SON BALLON DIRIGEABLE.

THUAU, CHAMPION DE VITESSE
DE LA FÉDÉRATION CYCLISTE DES AMATEURS FRANÇAIS.

LES « DEUX GOSSES »
THUAU ET RENÉ QUI ONT BATTU DESCHAMPS EN MATCH.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Dépôt à Paris, rue Gouvion
Le Père des Démontables.

ROUES CAOUTCHOUTÉES
25, RUE BRUNEL
8, RUE DU DÉBARCADÈRE
VINET

Vêtements pour l'Automobile
Ström et fils, 16, Chaussée d'Antin, 16.
Tailleurs de l'Automobile-Club.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.